

## OWEN D. GUTFREUND: 20TH-CENTURY SPRAWL – HIGHWAYS AND THE RESHAPING OF THE AMERICAN LANDSCAPE

(Oxford University Press, Oxford, 2004. 231 o.)

KESERŰ IMRE

Gutfreund nemrég megjelent műve érdekes és aktuális témát feszeget, történelmi perspektívából. A szerző az egyesült államok-beli út- és autópálya-építések történetét követi nyomon egészen napjainkig, s azt vizsgálja, hogy a szövetségi kormány által támogatott közlekedési beruházások, illetve az általuk gerjesztett dekoncentráció hogyan formálta át az amerikai települések képét. A szerző tézise az, hogy a technológiai fejlődés és az emberek szemléletmódjának változása mellett az autózásnak nyújtott nyílt és bűjtött kormányzati támogatások ingatták meg a 20. század elején még erős városok helyzetét, s nagyban hozzájárultak a lakosság, a kereskedelem, a szolgáltatások és az ipar szuburbanizációjához.

A mű hat fejezetre tagolódik. Az első fejezetben az amerikai autópálya-építések első 50 évét mutatja be általánosságban a szerző, majd három esettanulmány következik: egy nagyváros, Denver (2–3. fejezet), és két kisváros, Middlebury (4–5. fejezet), valamint Smyrna (6. fejezet). Ezek közül az európai, de talán még az amerikai olvasónak is csak Denver neve ismerős. A másik két település vizsgálata arra hoz példát, hogy az autópálya-építések nemcsak a nagyvárosok környékét, hanem a kisvárosokat is átalakították.

Már a bevezető fejezet („Autópálya föderalizmus”) rávilágít arra az egész művön végigvonuló felismerésre, hogy az amerikai autópálya-építések kezdetétől mutatkozó egyfajta, az autós lobbival által táplált város-ellenesség a központi kormányzat részéről. Politikai okokból (a döntően „vidéki” államok sikeres lobbizásának köszönhetően) már az első útépitésre adott szövetségi támogatások is a vidéki, termelőktől piacra vezető, illetve a vidéki települések postai ellátását segítő utakat részesítették előnyben; később pedig a regionális összeköttetések fejlesztése került előtérbe, miközben a városi utak építésére és felújítására kevés pénz jutott. A másik fontos elem, ami végigvonul a könyvön, hogy az autózás költségeit (útépitések, útfenntartás, adminisztráció) rendre nem fizettették meg a használókkal, így az autózást közvetve az állam támogatta, ami egybevágott az autógyártók érdekeivel. Mindez összekapcsolódva a szuburbanizációt segítő lakáspolitikával és az adórendszerrel a dekoncentráció irányába hatott. Ezeket az általános megállapításokat az esettanulmányok illusztrálják.

Denverben a téma irodalmából jól ismert módon alakult át a városszerkezet: a belváros az 1970-es évekre elnéptelenedett, az elővárosok ezzel szemben rohamos ütemben fejlődtek. Ezt a változást igen nagy részben az autópálya-hálózat kiépíté-

sével és a tömegközlekedési hálózat leépítésével indokolja a szerző. Szemléletes példa, hogy Denver egyik elővárosa, Aurora 1950-ben még csak 11 000 lakossal rendelkezett, míg 1990-ben már 220 000 lakosa volt, igen nagy részben a közelben felépült két autópálya és az új nemzetközi repülőtér hatására. Ezzel az egykori előváros lakosságszámban a központi város, Denver riválisává vált. Mindeközben az egykor virágzó denveri belvárost csak nagy erőfeszítések és anyagi áldozatok árán sikerült rehabilitálni.

Middlebury esete azt illusztrálja, hogy a dekoncentráció következtében megnövekvő forgalom, s a forgalom növekedését nem követő útfejlesztések miatt hogyan alakult ki már a múlt század közepére a közlekedési káosz ebben a mindössze 8000 lelkes kisvárosban. Már több mint 50 éve megszülettek a tervek a jelenleg a városon keresztülhaladó forgalmas főút elkerülő szakaszának megépítésére, illetve egy új hídra, ami a városkát átszelő folyón teremtené második átkelési lehetőséget. Az autópálya-építéseket támogató szövetségi politika miatt azonban eddig nem volt pénz a fejlesztések megvalósítására. Middlebury példája nem egészen illeszkedik a tanulmány koncepciójához, hiszen a dekoncentrációban itt nem volt szerepe az autópálya-fejlesztéseknek. A kisváros inkább annak illusztrálására alkalmas, hogy az autózást támogató politika és az autózás alacsony költségei univerzálisan, tehát az egész ország területén dekoncentrációhoz vezettek, legyen szó akár egy nagyvárosról, mint Denver, akár egy kisvárosról, mint Middlebury.

A harmadik példa, Smyrna szintén jelentéktelen kisváros volt jó darabig. Majd a második világháború idején katonai légibázis nyílt, ami fellendülést és jelentős infrastruktúra-fejlesztéseket hozott. A bázis 1970-es bezárása sokkhatásszerűen érte a település gazdaságát, később a légikikötő azonban a fejlődés egyik motorjává vált regionális teherforgalmi repülőtérként. A fejlődés másik fontos hajtóereje lett a közelben megépült I-24 autópálya, majd annak leágazásai. Ma a település három fontos országos útvonal kereszteződésében fekszik. A kedvező közlekedés-földrajzi helyzet vonzotta a településre a japán Nissan céget, itt építették fel Észak-Amerika legnagyobb autógyárát. A gyár felépülése után gombamód szaporodtak az egyéb ipari és kereskedelmi vállalkozások is. A település lakossága az 1970-es 5 698 főről 2000-re 25 769 főre nőtt, a kereskedelmi létesítmények kitelepültek a város szélére az autópálya mellé, és új lakóterületeket alakítottak ki szintén az autópályák könnyű elérhetőségét tartva szem előtt. A belvárosi kereskedelmi negyed csak a turistaforgalomra való áttállással menekülhetett meg az enyészettől. Kicsiben, de lejátszódott mindaz, ami az amerikai nagyvárosokban. A szerző következtetése: a vidéki Amerikában a hagyományos nagyvárosok rovására véghezvitt nagy állami infrastruktúra-fejlesztések a Smyrnához hasonló kisvárosok gyors fejlődését és dekoncentrációját tették lehetővé.

A fenti három példa alapján a szerző arra a következtetésre jut, hogy az amerikai dekoncentráció fő okai a következők voltak: az autós lobb (autógyártók, olajtársaságok, útépítők, tervezők) által hangoztatott, s az amerikai közgondolkodásba ültetett „szabadságjog”, a szabad autóhasználat eszméjének elterjedése; a közutak használatában nem alakult ki a „használó fizet elv”, az autópályák többségében ingyenesek,

s állami pénzből épülnek; az autóhasználat alulárazása miatt a kereslet-kínálat (utazási igények – meglévő utak) egyensúlya felbomlott, s erre nem az egyensúly helyreállításával válaszoltak, hanem még több útépítéssel; emellett az útépítéseknel rendre hátrányban voltak a városok. Mindezek természetesen önmagukban még nem lehetnének okai a szuburbanizációnak. Kellett hozzá az is, hogy az amerikai gondolkodásmódban megerősödjön az önálló ház igénye, hogy a kormányzat lakás- és adópolitikája a zöldmezős beruházásokat támogassa, hogy nőjön a lakosság életszínvonala, valamint a befektetők érdekei is az elővárosi fejlődés irányába hassanak.

Összegzésként a szerző felidézi az 1939-es New York-i vilákiállítás General Motors (GM) által készített *Futurama* nevű kiállítását, amely egy, a GM által elképzelt világba röpítette el a látogatókat. Az autógyártó úgy képzelte el a szép új világot, hogy az emberek 2x7 sávos autópályákon akadály nélkül 160 km/óra sebességgel közlekednek. A kapcsolódó *Democracy* nevű kiállítás a jövő városát mutatta be, ahol senki sem él többé a központi városban, hanem a 17 600 km<sup>2</sup>-nyi területen élő 1,5 millió lakos a várost körülvevő elővárosokból ingázik széles autópályákon. Tömegközlekedés nem létezik, de érdekes módon légszennyezés sem. Mindkét álom – ha nem is teljesen így – valóra vált, a következmények azonban mélyrehatóak: a 160 km/h sebesség helyett állandósultak a forgalmi dugók, s a közlekedési eredetű légszennyezés miatt például Denverben rendszeressé váltak a szmogriadók.

Gutfreund munkájában keveredik a város-, politika- és közlekedéstörténet, valamint a városföldrajz. Maga a szerző nem földrajzkutató: történelmet tanít a New York-i Barnard College-ben és az Urban Studies Program vezetője a Columbia Egyetemen. A könyv ennek ellenére érdekes és értékes háttérinformációkat ad az amerikai szuburbanizáció kutatásához. A könyvben részletesen leírt esettanulmányok segítenek megérteni, hogy a hibás terület- és településfejlesztési elgondolások, illetve a befektetők és a beruházók túl nagy beleszólása a fejlesztésekbe milyen következményekkel jár. A mű végkicsengése meglehetősen pesszimista, a dekoncentráció folytatódásával számol. A munka elsődlegesen leíró jellegű, így nem is próbál kiutat mutatni a közlekedési és tervezési válságból.

A könyv számos olyan dologra is felhívja a figyelmet, amelyek a magyarországi terület- és közlekedésfejlesztésben is megszívlelendők. Az autópályadíjak kérdésében például az amerikai példák azt mutatják, hogy az ingyenes autópályák a szuburbán övezetek gyorsabb növekedését segítik, miközben társadalmilag is igazságtalanok az autópályát nem használókkal szemben. Az autózás költségeinek társadalomra hárítása Európában is probléma, ha nem is olyan nagy, mint az USA-ban. S ebből a szempontból nem csak az útépítés és fenntartás, hanem a környezet-szennyezés és a balesetek által okozott károkat is számításba kell venni. A városi utak és a parkolás fejlesztésének elhanyagolása is az autópályák menti elővárosok megerősödését segíti, amelyek könnyen elérhetők, és szabad területek is nagy számban állnak rendelkezésre ingyenes autóparkolók létesítésére.

Érdekes, s a magyar tervezők számára is elgondolkodtató, hogy a távolsági forgalom számára tervezett autópályákon a forgalom a megnyitás után rövid idővel meg-

haladta az előre jelzettet, s a növekedés elsősorban a városkörnyéki utazásokból adódott. Hasonló a probléma a Budapest körüli M0 autópályával is, hiszen az eredetileg főleg a tranzitforgalom elvezetésére épített út forgalma elsősorban a városkörnyéki forgalom jelentős növekedése miatt hamar meghaladta az előre jelzettet és az út kapacitását.

Tanulság lehet még számunkra, hogy a helyi, települési utak építésének-felújításának támogatása is nagyon fontos, nem csak az erőltetett autópálya-építési program. Budapesten is tipikus probléma, hogy a városba bevezető autópályák a városba érve szűk keresztmetszetű utakban folytatódnak. Ha a forgalom elkerüli a várost, előbb utóbb és egyre nagyobb mértékben a tevékenységek is követik azt a városon kívülre, amint azt az utóbbi 10 év is mutatta.

Ajánlom a könyvet a szuburbanizáció gyökerei iránt érdeklődőknek, a tervezőknek (hogy lássák, mit kellene elkerülni), de azoknak is, akiket érdekel a közúti közlekedés történetének egy mozgalmas és érdekes szelete.